**Deutscher Bundestag** **Drucksache 18/11573**

**18. Wahlperiode** 20.03.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

# Antwort

## der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. André Hahn, Sabine Leidig, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.**
**– Drucksache 18/11310 –**

## Bahnlärm im oberen Elbtal

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit Datum vom 5. Januar 2017 antwortete die Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 57 und 58 des Abgeordneten Dr. André Hahn (DIE LINKE.) auf Bundestagsdrucksache 18/10797 zur Entwicklung der Lärmbelasung durch den Schienenverkehr im oberen Elbtal und zu Aktivitäten der Bundesregierung zur Senkung der Lärmbelastungen. Zwar hat der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann (CDU), mitgeteilt, was die Bundesregierung zur Minderung des Bahnlärms unternimmt, um diesen bis zum Jahr 2020 zu halbieren. Die Fragen des Abgeordneten, was dabei konkret im oberen Elbtal (von Schöna bis Meißen) in den Jahren 2015 und 2016 getan und erreicht wurde und was die Bundesregierung diesbezüglich in den Jahren 2017 und 2018 tun wird, hat sie aber nicht beantwortet.

Dies ist angesichts der Tatsache, dass der Schienenverkehr im oberen Elbtal auch im Jahr 2015 zugenommen hat (für das Jahr 2016 lagen laut Enak Ferlemann noch keine Zahlen vor) und die Anlieger in den Kreisen Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und Meißen sowie der Stadt Dresden unter den Lärmbelastungen weiterhin überdurchschnittlich leiden, nicht akzeptabel. Ebenso wenig akzeptabel ist es vor dem Hintergrund, dass die Bundesregierung durch die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts verpflichtet ist, nicht nur alle Informationen mitzuteilen, über die sie verfügt, sondern auch solche, die sie mit zumutbarem Aufwand in Erfahrung bringen kann (BVerfG, Beschluss vom 1. Juli 2009 – 2 BvE 5/06).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene gelingt nur, wenn für den Verkehrsträger Schiene und damit auch für Neu- und Ausbaustrecken die Akzeptanz in der Bevölkerung gewonnen werden kann. Der Schutz vor Verkehrslärm gehört zu den Kernelementen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik der Bundesregierung. Im Mittelpunkt steht dabei beim Schienenverkehrslärm die Lärmminderung an der Quelle durch Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Brems-

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 16. März 2017 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

techniken. Bis 2020 will die Bundesregierung laut Koalitionsvertrag den Schienenlärm halbieren – ausgehend vom Jahr 2008. Vom menschlichen Gehör wird eine Minderung um 10 Dezibel als Halbierung des Lärms empfunden. Dabei setzt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf eine 3-Punkte-Strategie Lärmschutz:

I. Lärmschutz an der Quelle:

Das BMVI fördert die Umrüstung auf lärmarme Bremstechnik. Hierfür werden insgesamt über 300 Mio. Euro investiert – mit der Förderrichtlinie laTPS des Bundes in Höhe von 152 Mio. Euro und einem lärmabhängigen Trassenpreissystem, das die Deutsche Bahn AG in Abstimmung mit dem BMVI zum Fahrplanwechsel 2012/2013 eingeführt hat. Seitdem gilt: Laute Züge zahlen mehr als leise.

II. Stationärer Lärmschutz:

Das BMVI stellt jährlich 150 Mio. Euro u. a. für die freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen bereit. Das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) der Bundesregierung für die Jahre 2016 bis 2018 sieht zusätzliche Investitionen für Lärmschutz vor. Damit sollen insbesondere der Lärm an Brennpunkten weiter reduziert sowie innovative Techniken entwickelt werden. Vorbereitende Machbarkeitsuntersuchungen wurden für das Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal, das Elbtal zwischen Dresden und der tschechischen Grenze sowie für den Nördlichen Brennerzulauf/das Inntal zwischen München-Trudering und Kiefersfelden beauftragt.

III. Rechtliche Rahmenbedingungen:

Mit der überarbeiteten Lärmbemessungsvorschrift Schall 03 setzt das BMVI auf eine genauere Berechnung des Schienenlärms und hat den Schienenbonus für Eisenbahnen zum 1. Januar 2015 abgeschafft; ein Abschlag von fünf Dezibel wird nicht mehr gewährt. Eine weitere Grenzwertabsenkung um drei Dezibel bei der Lärmsanierung erfolgte zum 1. Januar 2016. Somit gelten bei der Lärmsanierung erstmals die gleichen Grenzwerte für Schienen- und Straßenlärm. Ab dem Fahrplanwechsel 2020/2021 sollen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz fahren dürfen. Eine entsprechende Rechtsgrundlage befindet sich derzeit im parlamentarischen Verfahren.

1. Was bedeutet das Ziel – Halbierung der durch Schienenverkehr verursachten Lärmbelastungen von 2008 bis 2020 – konkret für die einzelnen Streckenabschnitte im oberen Elbtal zwischen Schöna und Meißen?

Vom menschlichen Gehör wird eine Minderung um 10 dB (A) als Halbierung des Lärms empfunden. Dieses Ziel soll durch Lärmminderung an der Quelle, zum Beispiel durch die Umrüstung vorhandener Güterwagen auf leisere Bremstechnik, erreicht werden. Davon wird auch das obere Elbtal profitieren.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr im oberen Elbtal (von Schöna bis Meißen) in den Jahren 2008 bis 2016 entwickelt (bitte für jedes Jahr die jeweilige Anzahl und Art der Züge für die einzelnen Streckenabschnitte zwischen Schöna und Meißen sowie die Lärmbelastung getrennt nach Spitzenpegel, Mittelungspegel und Beurteilungspegel für den Tag – 6 bis 22 Uhr – und für die Nacht – 22 bis 6 Uhr – nennen)?

Bei Schienenverkehrslärm sind Spitzenpegel-Betrachtungen im deutschen Immissionsschutzrecht nicht vorgesehen. Beurteilungspegel werden jeweils rechnerisch nur für konkrete Gebäudefassaden ermittelt. Die für die Jahre 2008 bis 2016 erbetenen Daten liegen deshalb nicht vor.

3. Welche Prognosen zur Entwicklung des Schienenverkehrs im oberen Elbtal gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte für die Jahre 2017 bis 2030 für die jeweiligen Strecken getrennt nach Güterzügen und Personenzügen nennen)?

Derzeit liegt für das sogenannte Zielnetz nur die streckenbezogene Verkehrsprognose 2025 vor. Die Zugzahlen der Bestandsstrecke werden auf Basis der Verkehrsprognose 2030 für die Bewertung des Projektes Neubaustrecke Dresden – Prag (siehe Antwort zu Frage 12) erstmals ermittelt und mit dem Bewertungsergebnis voraussichtlich Ende 2017 vorgelegt.

4. Wie hat sich in den Jahren 2008 bis 2016 der Güterverkehr über die Binnenschifffahrt auf der Oberelbe entwickelt, und wie sind hier die Prognosen für den Zeitraum 2017 bis 2030?

In 2010 betrug die Güterverkehrsmenge für den Verkehrsträger Wasserstraße rund 600 000 t auf der Oberelbe. Die für 2030 auf der Oberelbe prognostizierte Güterverkehrsmenge liegt in gleicher Größenordnung. In den sächsischen Binnenhäfen (Dresden, Riesa, Torgau, Roßlau, Decin und Lovosice) betrug die jährliche Umschlagsmenge rund 300 000 bis 670 000 Gütertonnen im Betrachtungszeitraum (2008 bis 2014).

5. Wie viele Schienenlärmmessstellen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung an den Bahnstrecken im oberen Elbtal (bitte den jeweiligen Ort und das Jahr der Inbetriebnahme nennen), und wo sollen weitere Messstellen im Jahr 2017 bzw. 2018 errichtet werden?

Nach Kenntnis der Bundesregierung betreibt die DB Netz AG im oberen Elbtal keine Lärmmessstellen.

6. Welchen Anteil an gefahrenen Trassenkilometern hatten „leise“ Güterzüge (Züge mit mindestens 90 Prozent von Wagen, die auf LL- oder K-Sohlen umgerüstet sind) im oberen Elbtal im Verhältnis zum gesamten Schienengüterverkehr auf dieser Strecke nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2013, 2014, 2015 und 2016?

Eine streckenscharfe Zuscheidung der leisen Trassenkilometer ist der DB Netz AG nicht möglich.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

7. Was hat die Bundesregierung in den Jahren 2015 und 2016 zur Senkung der Lärmbelastungen infolge des Schienenverkehrs im oberen Elbtal getan, und was wird sie diesbezüglich in den Jahren 2017 bis 2020 tun (bitte die in den einzelnen Jahren jeweilig geplanten Aktivitäten nennen)?

   Welche Ergebnisse wurden dabei erzielt bzw. sollen erzielt werden?

8. Welche weiteren Aktivitäten gab es nach Kenntnis der Bundesregierung darüber hinaus durch die Sächsische Staatsregierung sowie die Deutsche Bahn AG?

9. Gab bzw. gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Zeitverzug bei einzelnen geplanten Maßnahmen zur Reduzierung des Bahnlärms im oberen Elbtal?

   Wenn ja, welche?

   Was waren dafür die jeweiligen Ursachen?

Die Fragen 7, 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Lärmsanierungsabschnitt zwischen Dresden und Reinhardtsdorf-Schöna entlang der Strecke 6240 wurde bereits fertiggestellt. Weitere Maßnahmen sind im Lärmsanierungsprogramm derzeit nicht vorgesehen.

Der Einbau von Schienenstegdämpfern und der Ausbau von Isolierstößen erfolgte im oberen Elbtal bereits zwischen 2011 und 2013.

Im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sind zur Erhaltung des Bestandes Baumaßnahmen im Abschnitt Pirna – Grenze D/CZ im Zeitraum 2017 bis 2021 geplant. Die Kriterien der Lärmvorsorge gem. der 16. BImSchV werden in der Vorbereitung der Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.

Im Rahmen der Lärmvorsorge erfolgte in 2016 in Weinböhla (VDE 9), Strecke 6248, eine Verlängerung der Lärmschutzwände von km 17,635 bis km 18,740 bahnrechts und einer Höhe von 3,0 m sowie von km 17,635 bis km 17,800 bahnlinks und einer Höhe von 3,0 m.

Ebenso sollen im Zeitraum von 2018 bis 2020 Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des Streckenausbaus in Coswig, Strecke 6248, durch Errichtung einer Lärmschutzwand von km 11,91 bis km 12,70 bahnlinks und einer Höhe von 5,0 m stattfinden.

Im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung werden auf der Strecke 6240 im Abschnitt von Dresden bis Schöna (deutsch/tschechische Grenze) sowie auf der Strecke 6248 in Coswig und Weinböhla zusätzliche Maßnahmen zur Lärmminderung an der Infrastruktur untersucht. Die Vorgehensweise bei der Untersuchung entspricht der Machbarkeitsuntersuchung im Mittelrheintal. Neben klassischen Schallschutzwänden werden bei dieser Untersuchung auch innovative Schallschutzmaßnahmen untersucht.

Ergänzend führt die DB Netz AG ein jährliches Schienenschleifen zur Lärmreduzierung auf ca. 15 km Länge durch.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

10. Welche Auswirkungen hätte die Einführung von Langsamfahrstrecken im oberen Elbtal für den Güterverkehr, für den Personenverkehr sowie hinsichtlich des Bahnlärms?

11. Was spricht aus Sicht der Bundesregierung dafür bzw. dagegen, kurzfristig mittels Geschwindigkeitsreduzierungen für Güterzüge in den Nachtzeiten auf den besonders vom Bahnlärm betroffenen Strecken für eine Senkung der Lärmbelastungen für die Anlieger zu sorgen?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gestaltung des Fahrplans und die Zuweisung von Trassen ist Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der Bundesregierung liegen keine Informationen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor, ob Langsamfahrstrecken Einfluss auf den Eisenbahnbetrieb im oberen Elbtal haben.

Das von der Bundesregierung in das Gesetzgebungsverfahren eingebrachte Schienenlärmschutzgesetz sieht vor, dass ab dem 13. Dezember 2020 Güterzüge, die nicht ausschließlich aus leisen Güterwagen gebildet sind, grundsätzlich nicht mehr gefahren werden dürfen. Wenn sie dennoch auf Schienenwegen in Deutschland gefahren werden sollen, müssen sie so langsam fahren, dass ihre Schallemission der eines ausschließlich aus leisen Güterwagen gebildeten Zuges entspricht.

12. Welche Prognosen hinsichtlich der Anzahl der Güterzüge sowie der Personenzüge gibt es bei der Realisierung des Vorhabens „Neubau einer Bahnstrecke zwischen Dresden und Prag“ für die Strecke oberes Elbtal und die dann angebotene Paralellstrecke zwischen Heidenau und Lovosice bzw. Ústi nad Labem durch das Erzgebirge, und welche Wirkungen hätte dies hinsichtlich der Reduzierung des Bahnlärms im oberen Elbtal?

Die Neubaustrecke Dresden – Prag (Projekt 2-045-V01) wurde in den potenziellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 und des neuen im Dezember 2016 in Kraft getretenen Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Bedarfsplan) aufgenommen und muss im Jahr 2017 noch abschließend bewertet werden. Die zugehörigen Verkehrsprognosen und Ergebnisse auch hinsichtlich der Lärmwirkungen sollen noch in diesem Jahr vorgelegt werden.

13. Inwieweit wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Umleitung eines Teils der Güterverkehre zwischen der Achse Nordeutschland – Südosteuropa bzw. dem Hamburger Hafen und der Tschechischen Republik über Thüringen und Bayern geprüft, und welche Ergebnisse brachten die Untersuchungen?

Die Verlagerung von Verkehren zwischen den Norddeutschland und Südosteuropa auf den sog. Ostkorridor (Streckenzug Uelzen – Stendal – Magdeburg – Plauen – Hof – Schirnding/Passau) wurde für den BVWP 2030 bewertet. Aufgrund des positiven Bewertungsergebnisses sind die Projekte Ostkorridor Nord (Projekt 2-018-V01), Ostkorridor Süd (Projekt 2-019-V01) und ABS Nürnberg - Marktredwitz - Hof / Grenze D/CZ (- Prag) (Projekt 2-017-V01) im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 und des neuen Bedarfsplans enthalten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

14. In welcher Weise arbeiten die Bundesregierung und (nach Kenntnis der Bundesregierung) die weiteren Akteure auf deutscher Seite mit den Partnerinnen und Partnern der Tschechischen Republik und den anderen Hauptnutzern der Bahnstrecke zusammen, um die Ziele bei der Reduzierung des Bahnlärms im oberen Elbtal zu erreichen, und welche Ergebnisse wurden diesbezüglich bisher erreicht?

Das deutsche Förderprogramm zur Umrüstung lauter Güterwagen steht allen europäischen Marktteilnehmern offen. Mit Schreiben vom 22. Februar 2016 wurden die Verkehrsminister der EU-Mitgliedstaaten, über die Aktivitäten der Bundesregierung zur Verringerung des Schienenlärms informiert und gebeten, die Wagenhalter über die Möglichkeit der Umrüstung zu informieren und zur Partizipation zu ermutigen.

15. Auf welchen weiteren Bahnstrecken in den Kreisen Sächsische Schweiz-Osterzgebirge sowie Meißen und der Stadt Dresden liegen nach Kenntnis der Bundesregierung die durch Schienenverkehr verursachten Lärmbelästigungen über den „Auslösewerten für Lärmsanierung“ sowie den „Immissionsgrenzwerten der Lärmvorsorge“ (bitte konkret mit den jeweils ermittelten Werten nennen)?

Welche Aktivitäten gibt es hier zur Reduzierung der Lärmbelastungen?

Die Kriterien der Lärmvorsorge gem. der 16. BImSchV werden in der Vorbereitung der Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren bei Bauvorhaben berücksichtigt.

Das Gesamtkonzept der Lärmsanierung wird aufgrund des Wegfalls des Schienenbonus sowie der Absenkung der Auslösewerte der Lärmsanierung um 3 dB(A) derzeit aktualisiert. Somit erfolgt eine Überarbeitung der jetzigen Anlage 3 des Gesamtkonzepts Lärmsanierung (Priorisierungsliste). Bei der Fortschreibung des Gesamtkonzepts werden auch die bereits sanierten Streckenabschnitte, wie das obere Elbtal, nochmals in die Betrachtung einbezogen. Streckenabschnitte, an denen bei der Fortschreibung erneuter Sanierungsbedarf ermittelt wird, werden entsprechend der jeweiligen Priorisierungskennzahl wieder als zu sanierende Streckenabschnitte in die Priorisierungsliste eingereiht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333